

BEZWAARSCHRIFT BRAL – 7 april 2017

Voetgangerszone ja, maar eerst intelligente mobiliteitsingrepen (en dan Gemeentelijk Mobiliteitsplan)!

PU - D928/2015 (Anspachlaan tot Fontainasplein)

PU - B918/2015 (Beursplein tot Zuidstraat)

Nog voor Beliris begint met de heraanleg van de centrale lanen en het Beursplein in Brussel, vraagt BRAL aan de Stad Brussel om enkele intelligente mobiliteitsingrepen te doen. Het stadsbestuur hoeft niet te wachten tot de werken van start gaan om de opmerkingen uit omliggende wijken ter harte te nemen.

De verkeerstellingen zijn achter de rug en werden publiek gemaakt. In de vergunningsaanvragen die vandaag voorleggen ontdekken we waar de zwarte punten zich bevinden. We lezen nu zwart-op-wit waar het goed en waar het fout loopt met het circulatieplan rondom de voetgangerszone. Het is vandaag het moment om naast de heraanleg ook aanpassingen aan het circulatieplan door te voeren. De Stad Brussel moet ook buiten de nieuwe voetgangerszone de publieke ruimte kwalitatiever maken. Dat kan met enkele simpele, maar gedurfde ingrepen:

- **Laat geen transitverkeer meer toe in de Zespenningenstraat**
- **Breng de Wolvengracht terug op één rijvak en geef de plaats daar terug aan bussen en fietsers**
- **Maak werk van een wettelijk verankerd en doordacht Gemeentelijk Mobiliteitsplan (GemOP) dat de levenskwaliteit in alle wijken verbetert**

Daarvoor moet de Stad Brussel wel afstand nemen van de idee-fixe dat de bestaande publieke parkings in de Vijfhoek per se bereikbaar moet zijn via een zogeheten 'bestemmingslus', die als een soort mini-ring rondom de voetgangerszone loopt en op verschillende plaatsen voor problemen zorgt. Auto's naar een parkeergarage brengen kan ook, naar Gents voorbeeld, via een lussenplan en dus door op een nog bredere schaal na te denken over de mobiliteit in de Vijfhoek. Dat kan vandaag, zeker omdat nu de eerste parkeergeleidingsborden op de Kleine Ring staan en geactiveerd zijn.

ALGEMEEN

De stadsautostrade die de noord-zuidas vroeger was, is eindelijk verdwenen. De publieke ruimte binnen de perimeter wordt kwalitatiever en groener. Wel zijn we dus van mening dat het stadsbestuur van deze *standstill* in het dossier gebruik moeten maken om vandaag al – door middel van nieuwe politiebepalingen - enkele intelligente ingrepen te doen die de mobiliteit en de levenskwaliteit ook buiten de perimeter van de voetgangerszone moeten verhogen: dit kan heel concreet door geen transit meer toe te laten in de Zespenningenstraat, door de Wolvengracht op één rijvak terug te brengen en aan de bus en fiets terug te geven en door werk te werk te maken van een wettelijk verankerd en doordacht Gemeentelijk Mobiliteitsplan (GemOP). De bestemmingslus zoals deze vandaag door enkele politici is uitgedacht maar verkeerskundig is voorbijgestreefd, legt duidelijke een beslag op de leefbaarheid van de omliggende wijken en moet dus herdacht worden. Daar kan de Stad vandaag mee beginnen. De Stad zou met een stevige portie politieke moed kunnen tonen dat het hen om meer te doen is dan alleen de voetgangerszone. Ook de bewoners van de omliggende straten verdienen een stad met minder auto's en betere luchtkwaliteit. Nu in de vernieuwde vergunningsaanvragen zo uitdrukkelijk de verkeerssituatie rondom de voetgangerszone in rekening wordt gebracht, lijkt het alsof dit besef bij de Stad Brussel is gegroeid.

De voetgangerszone is dus een goede zaak maar het circulatieplan en de bestemmingslus zijn niet onomkeerbaar en hebben dringende aanpassingen nodig. Toon ambitie voor de hele Vijfhoek, niet alleen op de centrale lanen.

PUNTUELE REACTIES EN VRAGEN BIJ AANVRAAG

Op onderstaande pagina's reageren we punctueel met positieve en negatieve opmerkingen, met verbeterpunten en met vragen om verduidelijking. We baseren ons vooral op de inhoud van de beide effectenrapporten maar maken geen onderscheid tussen de twee, omdat het in de beide dossiers de gemeenschappelijke punten zijn die het voorwerp uitmaken van onze input.

We zijn verheugd om vast te stellen dat er in de vernieuwde vergunningsaanvraag op verschillende punten gevolg is gegeven aan enkele van de opmerkingen die we maakten bij de vorige vergunningsaanvragen uit 2015. We zijn echter genoopt enkele opmerkingen te herhalen, die volgens ons essentieel zijn om de vergunningsaanvragen te vervolledigen en echte future-proof te maken.

Opvallend in de aanvragen zijn alvast de uitgebreide hoofdstukken en extra bijlages in verband met de mobiliteit rónnd de voetgangerszone. Daar komen we verder op terug.

De aanvragen bevatten dus opnieuw een reeks positieve elementen. Veel ervan waren ook aanbevelingen van de jury van de BRAL-ideeënoproep Anspachpark aan het studie bureau en de Stad Brussel (Parc Anspach Park – BRAL, 2012) . Zo voorziet het plan:

- “Leesbare” lanen, met flaneer-, verblijfs- en passagestroken
- Veel meer groen door onder meer creatie van pocketparks
- Aandacht voor fietsers en personen met beperkte mobiliteit
- Meer zitbanken en kwalitatief stadsmeubilair
- Toegankelijkheid voor elk, volgens het idee van *shared space*
- Creatie van een waterbassin in de Ortsstraat en waterpartijen op Brouckèreplein
- Een nieuw stuk park aan het Fontainasplein
- Een betere leesbaarheid van de metrotoegangen
- Creatie van de twee grote ondergrondse fietsparkings

Maar er blijven nog vragen over:

- **Hoe zullen de ‘verblijfszones’ ingericht worden?** Hoe gaat het pocketgroen er uit zien en waar komen er terrassen? We lezen nog altijd geen garanties dat de verblijfszones op lange termijn vol privé-terrassen zullen komen te staan. We vragen een methodologie voor het bepalen van perimeters voor terrassen, en we vragen inspraak van alle betrokkenen, ook van bewoners. Momenteel is het niet duidelijk welke plaats burgerinitiatieven kunnen innemen in de publieke ruimte, terwijl dit toch een van de weerhouden voorstellen (voorstel 15) was bij het door de Stad georganiseerde participatietraject in het kader van de heraanleg. Nu staat dat het plaatsen worden ‘iedere burgers zijn plek kan vinden’, maar een bepaalde programmatie zou nuttig zijn. Daarvoor kan deze vergunningsaanvraag zeker dienen. Een van de weerhouden voorstellen van het participatietraject was om ruimte te voorzien die bewoners zich kunnen toe-eigenen. Het is onduidelijk waar die ruimtes voorzien worden. We vragen hier ook strengere aanbevelingen vna het studie bureau aan de Stad Brussel.
- **Is er plaats om te spelen op de centrale lanen?** De deelnemers aan het bovengenoemde participatietraject vroegen duidelijk om straatmeubilair met een meervoudige functie: zitbanken of fietsenstallingen kunnen ook speeltuigen zijn. Hierin kunnen de plannen een stuk creatiever zijn. Uit de voorstellen die uit het participatietraject kwamen, bleek bijvoorbeeld duidelijk de vraag om aandacht te besteden aan het ontwerp van het straatmeubilair, en rekening te houden met de meervoudige functie die ze kunnen hebben (zitbanken of fietsenstallingen kunnen ook speeltuigen zijn, ...) (voorstel 7). Voorstel 14 hernam ook uitdrukkelijk de vraag om ‘na te denken over plekken voor kinderen’. We verwijzen in deze ook naar het verslag van 2 werkgroepen met jongeren uit het centrum van Brussel (*“Consultation des jeunes du centre-ville au sujet du parc Anspach – Bruxelles Environnement – JN! – Goodplanet.be”*) waarin ze duidelijk om creatiever en uitdagende straatmeubilair denken dan wat nu wordt voorgesteld. Aan deze vraag is ook in de vernieuwde aanvraag geen gevolg aan gegeven, terwijl het hier om kleine, praktische ingrepen gaat, die het verschil kunnen maken om de

voetgangerszone als verblijfs- en speelruimte te doen slagen. Als het stadsmeubilair in detail wordt uitgewerkt, dan is het ook nuttig om dat met originele speeltuigen te doen. We vragen hier dus een creatievere invulling van de weerhouden keuzes opgenomen in fiche 'mobilier urbains'.

- **De vergroening van de Anspachlaan gebeurt op een doordachte manier met aandacht voor de biodiversiteit.** Het centrum mist groen- en rustruimtes en dit plan beantwoordt aan de nood om hier een antwoord op te bieden. Het belang van aanwezigheid van groen in de stad blijkt uit meerdere internationale studies (cfr. o.a. publicatie Anspachpark van BRAL). De stroken van 5 à 6 m kunnen wel nog een specifiekere en meer gedetailleerde (gereguleerde) invulling krijgen dan vandaag, om te vermijden dat de groenperken worden ingenomen worden door terrassen, waarbij de groenbeleving niet centraal zal staan, maar wel het consumeren. Hoe groot zal het aandeel van groen- of bloemperken of grasvlakken zijn in die verblijfstroken? Zijn er genoeg garanties. Het belang van de in het rapport genoemde 'groene kamers' of 'groene pockets' kan moeilijk overschat worden.
- **Ook groen buiten de perimeter?** Verder wil BRAL ook nogmaals wijzen op het belang van kwalitatief groen in de omliggende straten (binnen en buiten de perimeter). Ook buiten de perimeter moet aan het nodige groen worden gedacht. Een pocketspeelruimte naast de 'bestemmingslus' vol auto's (achter het Muntplein) is een voorbeeld van hoe het niet moet. Het is onverantwoord om kinderen te laten spelen in de uitlaatgassen van auto's.

MOBILITEIT RONDOM VOETGANGERSZONE ERKEND ALS PROBLEMATISCH: TIJD VOOR ENKELE INTELLIGENTE MAATREGELEN

We juichen toe dat er in deze vernieuwde vergunningsaanvragen een gevolg is gegeven aan de vele opmerkingen die te maken hadden met de mobiliteit rond voetgangerszone. Meer bepaald: in de vorige vergunningsaanvragen (2015) werd er niét gesproken over de omliggende mobiliteit en er was onduidelijk op basis waarvan enkele beslissingen werden genomen. Door het toevoegen van heel wat extra documenten en motivering, is het nu wel mogelijk om op de mobiliteitsaspecten in de vergunningsaanvragen te reageren. Op basis van de beschikbaar gestelde gegevens, willen we ook enkele concrete voorstellen doen.

Onze opmerkingen die we hieronder geven zijn gebaseerd op deze bijkomende info (bijlage Annexes All + uitgebreidere en uitgewerkte hoofdstukken mbt de mobiliteit) in het effectenverslag.

De aanvrager beseft eindelijk dat de heraanleg van de voetgangerszone één geheel vormt met het omliggende circulatieplan en dan vooral met de 'bestemmingslus', die het gevolg is van een puur politiek akkoord binnen het Brusselse stadsbestuur en niet beantwoord

aan een reële verkeerstechnische nood als zouden auto's per se in een lus rondom een voetgangerszone moeten kunnen rijden. **We moedigen dit voortschrijdend inzicht toe en vragen om nu ook concreet deze bestemmingslus te begraven.**

Opvallend is dat in deze vergunningsaanvragen, die toch de brede mobiliteitsproblematiek binnen de Vijfhoek bespreken, aantoon dat het bouwen van nieuwe parkeergarages in de Vijfhoek en dus rond de voetgangerszone niet langer nodig is. Ook wordt er op een interessante manier uitleg verschaft bij het feit dat dat de slogan "no parking, no business" definitief tot het verleden gebeurt. Exit de geplande parkings van het Brusselse stadsbestuur. We hopen dat het stadsbestuur deze studie dus au sérieux neemt en afstand doet van de onduidelijke ad hoc-planning van enkele nieuwe parkeergarages.

De tijd is nu dus hopelijk rijp om een stap verder te gaan en via enkele intelligente mobiliteitsingrepen de levenskwaliteit ook buiten de perimeter van de voetgangerszone op te krikken. Hiernavolgende voorstellen – waar de overlegcommissie o.i. een duidelijk advies in kan verlenen – bieden dus een antwoord op de dringende vraag van veel inwoners van de Vijfhoek, die dagelijks toch vooral de lasten van deze bestemmingslus ondervinden.

- Het transitverkeer doorheen de Vijfhoek neemt in zijn globaliteit af, maar toch blijven privé-auto's hun weg zoeken in de kleine straatjes rondom en ook is de veerkracht op de 'bestemmingslus' heel klein. Eén verkeer geparkeerde auto of onreglementaire levering, leidt tot grote opstoppingen. Welke maatregelen zijn dus mogelijk om dit tegen te gaan?

De verkeerstellingen en de resultaten van de luchtkwaliteitsmetingen tonen in sommige straten een vermindering van het autoverkeer (Lakensestraat). Anderzijds is er een duidelijke verhoging waar te nemen van het doorgaand autoverkeer in verschillende straten in de Vijfhoek (Arteveldestraat, Zespenningen, Brandhoutkaai, ...) en dat voornamelijk tijdens de spitsuren. Ook al toont het alternatievenonderzoek dat het terug openstellen van de centrale lanen (of het terug op één rijvak brengen) geen verbetering betekent voor de omliggende straten, toch is het nodig om dit circulatieplan op een grotere schaal uit te denken, met de voetgangers, fietsers en het openbaar vervoer als uitgangspunten. De stad moet dus ook buiten de voetgangerszone de voetganger en de verbetering van het openbaar vervoer vooropstellen. We verwijzen hierbij naar de conclusies vanaf p.104 in het effectenrapport. De algemene conclusies die hier getrokken worden, negeren de problemen gelinkt aan de toegenomen verkeersstroom in de Zespenningenstraat (+20%) en de gevolgen daarvan op de Arteveldestraat.

Sommige tellingen gebeurden in oktober 2015, dus na het invoeren van de testfase, maar daarna werden wel nog enkele aanpassingen doorgevoerd (Cfr Brouckèreplein), die deze tellingen konden beïnvloeden. Om een heel duidelijk zicht te krijgen op de veranderde situatie in sommige straten (en de gevolgen

daarvan op omliggende straten) moeten dus het onderwerp vormen van een langetermijn en continue monitoring. Daarvoor moet niet gewacht worden tot de vergunningen voor de heraanleg zijn afgeleverd.

- Het uitblijven van een degelijke fietsverbinding op de as Lakense-Arteveldestraat is direct gelinkt met de heraanleg van de voetgangerszone. Deze Gewestelijke Fietsroute (GFR) en 'backbone' voor het fietsverkeer kan geen backbone genoemd worden zolang er geen duidelijke aanduidingen van de laad- en loszones zijn die fietsen niet hinderen en zolang dubbele rijstrook in één rijrichting mogelijk blijft op die as. Een afgescheiden fietsas in beide richtingen op deze nieuwe auto-as is nodig en dringend voor de leefbaarheid van deze straat en de Bloemenhofwijk. De Arteveldestraat, zowel als de Zwarte Lievevrouwstraat en de Lakensestraat verdienen een veel betere behandeling.
- Wat betreft de doorwaadbaarheid met de fiets van de voetgangerszone, denkt BRAL dat het statuut van voetgangerszone behouden kan blijven, op voorwaarde dat de nodige flexibiliteit kan ingebouwd worden wat betreft de maximumsnelheid van fietsers in zo'n zone (6km/h). Een fietser die sneller rijdt dan 6km/h, - bijvoorbeeld 's avonds wanneer er minder voetgangers op de zone wandelen - en voetgangers niet in gevaar brengt of niet conflicteert met andere weggebruikers, mag niet beboet worden. Er kan wel nagedacht worden om de plaats voor fietsers, personen met een beperkte mobiliteit of gewone voetgangers visueel te onderscheiden door stenen op een andere manier te leggen (horizontaal/verticaal), zodat de middenstrook zichtbaar wordt als snelle strook. Dat kan het aantal conflicten verminderen. Verder moet het duidelijk zijn dat de as Artevelde-Lakensestraat – parallel aan de centrale lanen - een volwaardige GFR wordt, want ook oostelijk van de centrale lanen kan de as Zuidstraat – Muntplein bezwaarlijk een volwaardige fietsas genoemd worden.
- Wat betreft de bereikbaarheid met het openbaar vervoer verwijzen we graag naar de analyse die ARAU hierover maakte: Voiture dopées, bus hors-jeu. Er moest éérst aan de bereikbaarheid met de bus gedacht worden, dan pas aan de bereikbaarheid met privévervoer. We verwijzen in verband hiermee ook graag naar de verschillende constructieve voorstellen die TranportsCollectifs.net deed tijdens een studiedag die BRAL samen met enkele partners vorig jaar organiseerde, en waarvan je hier – Le piétonnier est là: et maintenant? - het verslag en dus ook een reeks aanbevelingen naar de toekomst kunt lezen. BRAL wil dus nogmaals herhalen dat het niet past in een duurzaam mobiliteitsbeleid om bestaande busbanen af te schaffen ten voordele van het privévervoer (Wolvengracht). Daarom vragen we om de busbaan op de Wolvengracht terug te brengen, zodat ook fietsers op deze as op een veilige manier naar beneden kunnen

fietsen. Het gaat hier om een belangrijke fietsverbinding, waar fietsers genoopt zijn om in autofiles te wachten.

- De tweebaansvak die de voetgangerszone oversteeft, blijft een zeer moeilijk te overbruggen barrière voor voetgangers te zijn. Ook hier opnieuw: geef ook rondom de voetgangerszone de ruimte terug aan de voetgangers, fietsers en bussen.
- We zijn positief over het weerhouden voorstel voor de westelijke kant van het de Brouckèreplein (p.63), maar quid de doorsteek naar Hotel Metropole. Waarom moet die eigenlijk behouden blijven en waarom is deze niet zichtbaar op de afbeeldingen en plannen?
- De verwijzingen naar de parkingstudie van Atrium zijn belangrijk. De aanvrager stelt duidelijk dat het bouwen van nieuwe parkings zinloos is. Het werd al genoeg herhaald dat het aantal bestaande parkeerplaatsen in de Vijfhoek volstaat en dat het aanleggen van nieuwe parkings een aanslag zou zin op de levenskwaliteit van de Brusselaars.

De studie van Atrium wijst op het belang van het openbaar vervoer als toegangspoort (Nieuwstraat: 24% voetgangers, 60% metro en tram), evenals op het feit dat maar 12% van de voetgangers zich met de wagen naar de perimeter van het project begeven heeft. Het project stelt de eliminatie van het merendeel van de parkeerplaatsen binnen de perimeter voorop. Bij de schrapping van de 'gewone' plaatsen gaat het om meer dan 150 voertuigen. Hierbij dient evenwel gewezen te worden op het feit dat de gebruiksgraad van de openbare parkings in de Vijfhoek (meer dan 12.500 plaatsen) overdag slechts 40 à 50% bedraagt en dat de totale gebruiksgraad minder dan 70% is.

We zijn ook heel blij om te lezen dat de 4 aangekondigde nieuwe (bewoners)parkings in de Vijfhoek hierdoor volledig zijn ten grave gedragen:

De beschikbare gegevens tonen aan dat het schrappen van parkeerplaatsen op de openbare weg binnen de perimeter van het project geen gevolgen kan hebben voor de handel in het stadscentrum, aangezien slechts 12% van de klanten met de wagen komt (ATRIUM Barometer 2014) en dat er een groot aanbod aan openbare parkings bestaat, dat dit aanbod over een grote onbenutte capaciteit beschikt die meer dan in staat is om de binnen de perimeter van het project voorziene schrapping van parkeerplaatsen op te vangen.

BRAL vraagt om bovenstaande redenen dat de conclusies van het Gemeentelijk Mobiliteitsplan (opgesteld in een vorige legislatuur en toen in fase van finalisering) er

opnieuw bijgenomen worden. Dit plan bestudeert alvast voor de lokale circulatie in de Vijfhoek (en dus onrechtstreeks ook nuttig voor voetgangerszone) enkele alternatieven die de moeite zijn om in rekening te brengen. Dit zou moeten deel uitmaken van het herdenken van de circulatie op schaal van de Vijfhoek.

We vragen aan de leden van de overlegcommissie om onze opmerkingen ter harte te nemen en deze in overweging te nemen bij het bepalen van haar advies.

BRAL VZW

STADSBEWEGING VOOR BRUSSEL
MOUVEMENT URBAIN POUR BRUXELLES
AN URBAN MOVEMENT FOR BRUSSELS

Zaterdagplein 13 Place du Samedi
Brussel 1000 Bruxelles
+32 2 217 56 33

www.bral.brussels
info@bral.brussels
Triodos BE74 5230 8083 3007